



Das Cockpit in edlem Holzlook ist aufgeräumt, viele Kontroll-Leuchten und Schalter geben sofortigen Überblick, anders als bei CAN-Bus-Systemen, wo jede Info über den Zentralmonitor abgerufen werden muss. Das Klimacenter bringt hervorragende Leistung.



Die Schürze greift die Form der Scheinwerfer auf, passt aber nicht exakt.



Sich selbst erklärende Belüftungsdüsen: jeder Fahrgast versteht sofort, was er wie einstellen muss.



Transparente Notausstiege sorgen für einen hellen Innenraum.



Das große Heckfenster tut dem Raumgefühl innen gut, ist aber auch bestens als Werbefläche nutzbar. Die Rückenansicht des Busses prägen die LED-Rückleuchten. Die Halterungen für Skikoffer sind Serie.



Der Beifahrerplatz ist so eng, dass man nur schräg sitzen kann – auf Langstrecken keinem Reiseleiter zumutbar.



„Das Auge kauft mit“, sagt Jens Gemeinhardt und lobt die großen Glasflächen. Die Doppelscheiben sind grau getönt und mit Wärmedämmung versehen. Die Verarbeitung ist hervorragend, gerade auch bei Details, z. B. bei den Silikonfugen zwischen den Scheiben.



Die Anschlüsse für Brauchwasser und Luftventile sind sehr gut zugänglich.



Siegfried Wichmann, Stammsfahrer auf dem neuen Eurostar ist bis auf kleine Einschränkungen hochzufrieden. Die Fahrtür, die per Luftdruck geöffnet wird, kommt ihm entgegen. Ein Schild an der Windschutzscheibe informiert die Gäste, dass ihr Fahrer am Sicherheitstraining teilgenommen hat.



Die Bordtoilette ist geräumig und hell, doch nur als Chemie-WC zu haben. Sigi Wichmann: „Bei Vollbesetzung auf langen Strecken wäre ein Wasser-WC besser.“



Das Unterlagen-Fach ist geräumig, aber weit weg; es gibt in Reichweite des fahrenden Buspiloten zu wenige Ablagen.



Der Motorraum bietet viel Platz für die Aggregate, das erleichtert die Arbeiten, bei denen Wichmann häufig mit anpackt. Bisher ist die Maschine 33.000 km ohne Mängel gelaufen. Der Ölverbrauch ist minimal, der Spritverbrauch liegt bei 32 Litern. Negativ ist, dass die Klappe nicht korrekt oben hält, sondern auf mittlerer Höhe zurückklappt, wodurch man sich den Kopf stoßen kann.



Zeitlos schön und elegant – dennoch anders als die meisten anderen neuen Modelle der Mitbewerber: der Neuzugang im Fuhrpark von Nahegold, ein Ernst Auwärter Eurostar O 505-15 SHD mit drei Achsen und einer Länge von 13 Metern.

Das Testunternehmen

Nahegold – Spiegelbild deutscher Geschichte

Die Einzelfirma Jens Gemeinhardt, Bretzenheim/Nahe bei Bad Kreuznach, betreibt heute 14 Fahrzeuge, je zur Hälfte im Reise- und im Linienverkehr.

Im Reiseverkehr stützt sich Nahegold auf das eigene Reiseprogramm, das von der Kooperation BSW Bustouristik Südwest übernommen wird. Die Reisegäste können unter anderem im eigenen Reisebüro in Bad Kreuznach buchen. Zusätzlich lasten Aufträge im Vereins- und Gruppengeschäft sowie Transfer- und Mietbuskunden die Reiseflotte aus. Überlange Reisebusse mit hoher Sitzplatzkapazität – neben dem hier vorgestellten Eurostar läuft noch ein Dreiachser-Travego im Fuhrpark – verschaffen dem Unternehmen laut Jens Gemeinhardt eine Alleinstellung in der Region.

Reisebusse in Standardgrößen sowie in kleineren Größen ergänzen die Palette. Außergewöhnlich ist auch ein Mercedes-Benz O 303, der Platz für bis zu neun Rollstühle bietet. Jüngster Neuzugang im Fuhrpark ist ein Irisbus Axer für den kombinierten Einsatz. Der Axer, vom Irisbus-Partner Karosa aufgebaut, trifft bei Nahegold übrigens auch einen nahen „Verwandten“: einen Renault Ares. Ansonsten dominiert Mercedes-Benz den Fuhrpark, teilweise mit Aufbauten von Ernst Auwärter.

Jens Gemeinhardt ist in dritter Generation Busunternehmer. Sein Großvater Max Gemeinhardt hatte bereits

vor dem Zweiten Weltkrieg im thüringischen Apolda ein Fuhr- und Omnibusgeschäft aufgebaut. In der DDR erfolgte die Eingliederung des Betriebes in den Volkseigenen Kraftverkehr. Für Werner Gemeinhardt, den Vater von Jens, stellte dies einen Grund für seine Flucht in den Westen dar. Als sich 1965 die Gelegenheit bot, das Bad Kreuznacher Unternehmen Na-



Jens Gemeinhardt ist ein überzeugter Anhänger von Kooperationen in der Bustouristik: „BSW ist eine Erfolgsstory“.

hegold-Reisen zu übernehmen, griff der Unternehmer zu, baute den Betrieb zu heutiger Größe aus und übergab ihn schließlich im Jahre 2000 an seinen Sohn Jens. Nahegold feierte vor zwei Jahren das 75-jährige Firmenjubiläum. „Ich hoffe, dass ich das Unternehmen so glücklich führe, dass ich es auch einmal an die vierte Generation übergeben kann.“



Licht und Schatten: Der Kofferraum ist sehr groß, die parallel geführten Kofferraumklappen leichtgängig. Doch fest geschlossen, verhakt sich das Schloss der Klappen und ein zusätzlicher Handgriff ist nötig um die Klappe wieder zu öffnen.